

## **НЕФОРМАЛЬНЕ ВИВЧЕННЯ СВІТОВИХ ПРАКТИК МІСТОБУДУВАННЯ ТА ФОРМУВАННЯ ТУРИСТИЧНИХ ДЕСТИНАЦІЙ**

Проектування аеропортів тісно пов'язане із вирішенням низки містобудівних завдань, серед яких – організація перевезень пасажирів наземним транспортом між аеропортом та містом (передмістям). У залежності від місця розташування та дальності перевезень для цього можуть бути використані автобуси, залізниця, електротранспорт, пороми, таксі, приватні автомобілі.

На вибір видів транспорту впливає декілька показників, в т. ч. дальність перевезень та час, який втрачається на дорогу. За нормами це – 30-40 хв. при відстані до 30 км. Саме цим показникам повинні відповідати перевезення між Києвом та міжнародним аеропортом «Бориспіль».

Автомобільний шлях від аеропорту складається з двох частин:

- під'їзної дороги – від аеропорту до автошляху М03;
- ділянки автошляху М03 протяжністю 18,5 км до меж Києва.

Будівництво та введення до експлуатації швидкісної лінії залізниці між Київським залізничним вокзалом та аеропортом «Бориспіль» також гарантує розрахунковий час – 30-35 хв.

Таким чином, саме ці кілометри та хвилини можна розглядати як перші, що формують імідж країни для туристів, гостей, потік яких значно збільшується останнім часом.

Особливості такого підходу до оцінки вагомості шляху від аеропорту до Києва як туристичної дестинації потребують відповідних концептуальних містобудівних, архітектурно-планувальних, дизайнерських, екологічних рішень, неординарних підходів до рекламно-інформаційного супроводу тощо.

До вирішення подібних завдань залучаються й студенти спеціальності 191 «Архітектура та містобудування» Навчально-наукового інституту аеропортів.

У вересні 2018 р. студенти Анна Бурчак, Валентина Жовнер, Богдана Нікольчук, Тимур Сукач (група АР-302) стали учасниками

цікавого англomовного навчального заходу «Urbanlandscaping from Boryspil International Airport to Kyiv», організованого некомерційною освітньою платформою CANactions. Основна мета останньої – трансфер найкращих світових практик містобудування.

Під керівництвом кураторів – ландшафтного дизайнера, члена Державної ради Франції з ландшафтного дизайну Брунно Таннан та ландшафтної архітекторки Матильди Свір (Франція) – впродовж п'яти днів 17 учасників (6 груп) мали можливість:

- долучитися до вивчення найкращих світових практик планування еко-міст;
- дослідити містобудівну ситуацію, що склалася вздовж дороги від Міжнародного аеропорту «Бориспіль» до Києва;
- запропонувати свої рішення щодо планувальної організації та благоустрою окремої ділянки дороги із застосуванням різних методів покращення екологічного стану територій, формування іміджу DESTINATION тощо.

Цілком природно, що студенти ННІАП обрали ділянку, наближену саме до аеропорту та двох поселень, та запропонували використати її для створення авіакластеру та посилення культурної складової DESTINATION. Це, за думкою авторів, повинне, насамперед, вирішити питання розвитку цього регіону та аеропорту, та сприяти їх туристичній привабливості.

14 вересня 2018 р. результати досліджень та пропозиції щодо планувальної організації обраних ділянок були представлені на розгляд широкої аудиторії. У обговоренні результатів взяли участь й представники ННІАП НАУ: завідувач кафедри містобудування Галина Агєєва, доцент Марія Тимошенко, старший викладач Наталя Бжезовська.

За результатами обговорення вирішено:

- запропонувати студентам доопрацювати ідею створення авіакластера під час розроблення курсового проекту з «Архітектурного проектування» в перебігу V семестру 2018/2019 н. р.;
- сприяти у подальшому залученню студентів до участі у подібних міждисциплінарних навчальних проектах;
- впроваджувати у навчальний процес сучасні світові практики містобудування та маркетингові стратегії комунікаційного характеру.

Слід відзначити, що окрім можливості застосування знань, отриманих в перебігу регламентованого навчального процесу, в реалізації неординарних архітектурних рішень студенти набули досвід

практичної професійної організації процесу містобудівного проектування.

З методичної точки зору реалізований захід слід розглядати як одну з форм складової певного рівня фахової компетентності в програмах містобудівної підготовки майбутніх архітекторів.

**Алимадад Солтани Али,**  
*аспирант кафедры Основ архитектуры и архитектурного  
проектирования Киевского национального университета  
строительства и архитектуры, научный руководитель: д.арх.,  
профессор О.С. Слепцов*

## **ПРОБЛЕМЫ И ОСОБЕННОСТИ АРХИТЕКТУРНОГО ФОРМИРОВАНИЯ ТОРГОВО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ**

**Постановка проблемы.** В настоящее время актуальными становятся проблемы торговли и экономики развивающихся стран в том числе и Ирана. В связи с тяжелой экономической ситуацией, основанной в основном на сложных санкциях США против Ирана, произошел толчок принудительно быстрого развития производства в разных сферах для удовлетворения потребностей жителей в основных товарах и услугах. Вышеупомянутое развитие производств также отразилось на торгово-развлекательных комплексах, заставило их соответствовать мировым стандартам. Современные торгово-развлекательные комплексы являются важными культурно-общественными центрами иранских городов и их роль в жизни социума постоянно возрастает. Сеть ТРК формируется исходя из потребности населения в культурно-бытовом и торговом обслуживании. Несмотря на продолжающийся мировой экономический кризис, благосостояние иранских граждан постоянно растет и увеличивается оборот товаров и услуг предоставляемых местному населению. Опыт отечественного и зарубежного проектирования ТРК, а также литературных источников позволяет сделать вывод о том, что этот тип зданий постоянно требует обновления научно-методологической базы и рекомендаций по их проектированию с учетом разных факторов и условий.

**Целью работы** является анализ развития ТРК в Иране и разработка рекомендаций касающихся их функционально-планировочной и объемно-пространственной организации, связанных с